

Building lifestyle around Ferrari

変わりゆく時の中で

前号発売から今号発売までのこの3ヵ月、フェラーリには激震が走っていた。それを現場で実感する一方で、日本では大きな災害が連続。何かが今、変わる時。



時 代が変わろうとしている。今号をご覧頂くだけで、少なくともフェラーリの時代が変わろうとしているのは実感頂けると思う。

2015年。2014年にモンテゼーモロの後を受け継いだセルジオ・マルキオンネ氏体制のもとで、フェラーリはいよいよIPO、株式公開を果たした。しかしその陣頭指揮を執ってきたマルキオンネ氏が残念ながら先日急逝。その追悼記事はP94～をご覧頂くとして、それから2ヵ月後となる9月18日、彼の遺作とも言うべきイーコナ・シリーズ第1弾となる『モンツァSP1&SP2』が発表となった。その速報は次ページ～をご覧頂くとして、そこでも書かせて頂いたが、同じタイミングで2022年の全モデルハイブリッド化とSUV発売を投資家たちに示したことは、上場を行った企業らしい"立ち振る舞い"に感じた。

フェラーリがSUVなんて……といくら感傷的な気持ちに浸っても、フェラーリ S.p.A. という企業が生き残らなければ意味がないし、フォルクスワーゲンのディーゼルゲート事件に端を発する欧州市場の急激な"電化"は、もはやフェラーリとて避けられない流れなのであろう。そこにニーズがあるかどうか。エンツォ・フェラーリ、ルカ・ディ・モンテゼーモロ、セルジオ・マルキオンネ。彼らのようなある意味"独断政治"を行うカリスマ的人物が出てこない限り、フェラーリの"優良企業化"は、ますます進むに違いない。それが喜ぶべきことかどうかは、まだまだ静かに見守る必要がありそうだ。

6月30日と7月1日に開催されたフェラーリ・レーシング・

デイズ富士。5000人以上のオーナーが集まったというその盛況ぶりは誌幅の問題で割愛するが、会場でコルセ・クリエンティ & コンペティツィオーネGT部門のトップである、アントネッロ・コレッタ氏のグループインタビューに参加。現在彼らが300台前後を扱い、そのうちF1が100台以上という規模を聞き驚かされた。日本はもちろんアジアのユーザーも増えており、ピットには10台ほどのF1が並び壮観だったが、その中には中国のカスタマーも含まれていた。その後参加したフェラーリ・チャレンジ・アジアパシフィック優勝者による会見は全員外国人で、会見自体も英語。富士スピードウェイがいきなり海外のサーキットになったかのようで、インバウンドの拡大が進む現代の日本を象徴している風景のようにも感じた。

ここで、モビリティジャーナリストの森口将之さんが自身のフェイスブックに書かれていた一節を引用したい。『自然にも喜怒哀楽はあると思っています。ときには牙を剥くときもある。ただ、地震は避けることはできないけれど、豪雨は環境変化が原因とも言われています。私たちの心がけて、怒りを鎮めることができるかもしれない』

今年は自然災害が特に多く、身近な人達も被害を受けていて、皆様には心よりお見舞い申し上げます。そしてこの一節を読んだ時に私は、時代が変わろうとしているのは確かだが、我々もまた変わらなければならないと心より感じた。変わりゆく時の中で私は何ができるのだろうか。深く考えさせられる、今号の製作となった。